

# Economia & lavoro

VERTENZA FIAT. La Fiom si riunisce. Magnabosco: «Un bell'accordo»

## Accordo pronto oggi si decide Dubbi su Mirafiori

Il ministro del Lavoro, Gino Giugni, consegna alle parti il testo dell'accordo sulla Fiat. La risposta dei sindacati oggi a mezzogiorno. «È un bell'accordo», dice Magnabosco, responsabile del personale di Corso Marconi. Soddisfatte anche Fim, Uilm e Fismic. La Fiom riunisce questa mattina il suo coordinamento dell'auto prima di tornare al ministero. L'intesa, tuttavia, non fugia i timori su un ridimensionamento dello stabilimento di Mirafiori.

PIERO DI SIENA

ROMA. Il testo dell'accordo nel negoziato sulla Fiat è pronto. L'ha consegnato ieri, in tarda serata, il ministro del Lavoro, Gino Giugni, all'azienda e ai sindacati. «Per quanto riguarda il ministro - ha affermato Giugni - la trattativa è esaurita. Aspetto domani la risposta delle parti. Ma il parere dell'azienda è già noto. «È un bell'accordo», dice Maurizio Magnabosco, capo del personale di corso Marconi. Soddisfatti Fim, Uilm e Fismic. La Fiom, come del resto aveva deciso nel momento in cui la trattativa entrava nel vivo, oggi riunisce il suo coordinamento auto per esprimere il suo parere. Si ritornerà poi tutti a mezzogiorno dal ministro del Lavoro.

Si tratta di un accordo che dal punto di vista dell'uso degli ammortizzatori sociali non ha precedenti. È rotto il «muro» opposto dall'azienda sui contratti di solidarietà, che impegnano tra Arese e Mirafiori 8.700 lavoratori per salvare 3.400 posti. E poi il governo ha concesso la possibilità di un ricorso ampio ai prepensionamenti (6.000 su un totale di 16.500 esuberanti di cui 7.000 definitivi e 9.000 temporanei) come fin dall'inizio della trattativa aveva chiesto la Uilm. All'approvazione dell'accordo, ha ricordato Giugni, poi è subordinata la stipula del contratto di programma tra governo e azienda e il decreto sui prepensionamenti.

### Ritorna il caso Mirafiori

Ma questa conclusione di ieri sera non ha fugato del tutto il gelo calato sul negoziato dopo che la notte precedente la Fiat aveva da prima volta confermato quanto da più di una settimana la Fiom piemontese andava dicendo. E cioè che il 1996 a Torino si produrranno solo 400 «Punto» al giorno, contro le 1.600 attuali. «Questo - dice Pietro Marcenaro, segretario della Fiom piemontese - significa che nel 1996 non rientreranno al lavoro dalle 3000 alle 3500 persone». E si tratta di dati che potrebbero

### Torino, gli impiegati sfilano prima del derby

E ieri, prima dell'inizio del derby della Mole fra Torino e Juventus, una delegazione del comitato spontaneo fra gli impiegati, i tecnici e i quadri Fiat ha compiuto il lungo giro del campo dello stadio Delle Alpi. Un lungo striscione con un'unica, decisa, frase: «Non disperdiamo risorse qualificate». Un gesto insolito per i colletti bianchi, che sono però al loro secondo «esordio» nello stadio torinese. E loro, infatti, la paura più grande per il futuro, da quando si è rotto il patto che da sempre li legava all'azienda. Qualcosa di profondo è cambiato dopo la minaccia dell'azienda di espellere 4.000 persone. Così oggi si rimettono in discussione le scelte del passato e si sceglie di dare voce alla protesta.

ro essere confermati dai numeri forniti ieri dal ministro del Lavoro, dove tra gli esuberanti temporanei a Torino sono collocati 2.000 prepensionamenti (una palese contraddizione in termini) e nei 4.100 in cassa integrazione 2.000 potrebbero essere a zero ore per tre anni. Aggiunge Rigoni, responsabile del settore auto della Fiom piemontese, che un problema di egual natura si profila anche a Rivalta. Resta cioè irrisolto il problema che solo episodicamente è emerso nel corso di tutta la trattativa: quello di un piano industriale che contiene insieme il ridimensionamento del gruppo e lo spostamento delle sue produzioni strategiche dagli stabilimenti «storici» dell'auto italiana. Toccata ad Arese in tempi ravvicinati, che pure tuttavia può fidare sulla allocazione nella sua area industriale della ricerca e della produzione dell'«auto ecologica» prevista dal contratto di programma che la Fiat si accinge a stipulare col governo dopo l'esito di questa vertenza. Ai sindacalisti della Fiom sembra che lo stesso destino

toccherà anche a Torino anche a causa dello spostamento a Melfi della produzione di gran parte della «Punto». Meno preoccupati gli altri sindacati che tuttavia riconoscono «la scelta esplicita di privilegiare lo stabilimento lucano rispetto a quello di Torino», come ha detto il segretario nazionale della Fim, Pierpaolo Baretta. Quest'ultimo, tuttavia, ha anche ricordato che a Mirafiori la Fiat ha deciso di produrre la nuova vettura di «fascia D», che richiede un organico superiore a quello richiesto da un modello di fascia più bassa e quindi potrebbe comportare un rientro di lavoratori maggiore di quello previsto dalla Fiom.

La Fiat tuttavia ha continuato a smentire la fondatezza della Fiom torinese. Continua a sostenere che gli esuberanti degli operai a Mirafiori sono congiunturali, come conferma del resto il testo di accordo. Conferma, naturalmente, che nel 1996 le «Punto» nello stabilimento torinese saranno 400 al giorno, ma dice che le 1.600 vetture previste dal piano saranno garantite dalle 800 «Tipo D», dalle 400 «Punto» e da 400 vecchi modelli della «Panda» che sono tuttavia modelli ad esaurimento. Poi sulla «Tipo D», dice l'azienda, c'è bisogno di 7 lavoratori e non dei 3 necessari sulla linea semiautomatica della «Punto», e questo dal punto di vista occupazionale comporta delle conseguenze.

### A sera il testo dell'accordo

È difficile dire se questo problema di Torino sia stata una delle cause che fa slittare, ieri pomeriggio, all'infinito l'incontro tra i sindacati e Gino Giugni. Comunque il ministro del Lavoro è stato impegnato per tutto il pomeriggio a mettere a punto quella che egli considera la base definitiva dell'accordo che, come si è detto, è stato consegnato alle parti a tarda sera.

Il coordinamento auto della Fiom si riunisce questa mattina in Cgil. Se si assumono a metro di giudizio gli incontri precedenti è molto probabile che non sarà una discussione semplice, come del resto è comprensibile per una organizzazione che più di ogni altra deve rendere conto ai lavoratori. Ci sono questioni non semplici da digerire. Di Torino si è detto. Ma anche i lavoratori della Sevel restano, allo stato dei fatti, contrari alla chiusura del loro stabilimento, la quale tuttavia è stata prorogata da marzo a fine giugno.



Fiat Mirafiori

Saverio Colella / Sintesi

### Le cifre dell'intesa

ECCEDENZE TEMPORANEE			
	ARESE	TORINO (operai)	TOTALE
Prepensionamenti	—	2.000	2.000
Cigs con formaz. e avvicendamenti	—	4.100	4.100
Contratti solidarietà	1.500	1.900	3.400*
<b>TOTALE</b>	<b>1.500</b>	<b>8.000</b>	<b>9.500</b>

\* I lavoratori coinvolti sono 8.700.

ESUBERANTI STRUTTURALI				
	ARESE	NAPOLI	IMPIEGATI	TOTALE
Prepensionamenti	1.400	800	2.400	4.600
Mobilità lunga	1.100	100	1.000	2.200
Distacchi	—	100	—	100
Contratti solidarietà	—	—	100	100
<b>TOTALE</b>	<b>2.500</b>	<b>1.000</b>	<b>3.500</b>	<b>7.000</b>

IL PERSONAGGIO

Gino Giugni  
Il ministro  
«alle  
vertenze»



EMANUELA RISARI

ROMA. Nemmeno troppi anni fa (si era nel gennaio dell'89), definiva l'ambiente Fiat «sindacato-repellente», pur non risparmiando colpi a quegli stessi sindacati (e al Pci) che facevano esplodere il «caso Alfa». Ha conosciuto perfino, nella sua storia politica, l'ebbrezza di correre per la presidenza della Repubblica,

giusto nel maggio di due anni fa. Ma non se ne fece nulla.

Oggi Gino Giugni, 67 anni, due figli, genovese, è, salvo imprevisti, reduce da un'altra campagna vittoriosa, come nel luglio scorso quando ha portato alla firma dell'accordo sul costo del lavoro. Anche il negoziato Fiat è ormai al capolinea. Regge il «ministero delle vertenze», come qualcuno ha ribattezzato il dicastero di via Flavia, in una stagione ben diversa da quella che lo vide tra i padri dello Statuto dei lavoratori nel maggio del '70. Da allora, comunque, il «professore» ferito dalle Br nell'83, insegue sempre il medesimo obiettivo: scrivere le regole del gioco fra lavoratori, industriali, Governo. E non vuole essere il «ministro della disoccupazione».

Nella vertenza Fiat è intervenuto direttamente, dall'inizio, incontrando subito, nei primi giorni del novembre scorso, i dirigenti di corso Marconi, trasferendosi addirittura lui, il ministro, a Torino, per sapere di più sulle «voci» che già si rincorrevano su quel numero esorbitante di «esuberanti». Definendola, senza perifrasi, «la vertenza più grave e importante per quanto concerne l'occupazione», decretando immediatamente la sua «presenza attiva e non passiva», nominando senza incertezze la necessità del ricorso a tutti gli ammortizzatori sociali possibili, contratti di solidarietà compresi, nonostante la Fiat.

Perentorio, poi, dichiarava all'inizio di gennaio (dopo già quasi due mesi di «passione»), che la partita doveva chiudersi entro la metà del mese: «L'esperienza mi dice che i giorni più bui sono spesso quelli che precedono le conclusioni di una vertenza». Smentita bruciante proprio il 14 gennaio, quando Fiat interrompe la trattativa, e reazione «soft» del ministro: «Questo non è un fallimento - afferma Giugni - è una mediazione che non ha avuto l'esito sperato. Niente eccessi, niente drammatizzazioni: stile Giugni, appunto. Sono qui anche di domenica, ad aspettare le parti», dice. Poi l'«affondo»: «L'accordo dovrà precedere congruamente la data delle elezioni politiche». Stavolta c'è in gioco anche la sua immagine, quella di candidato per i progressisti a Torino.

Continua dunque la fitta rete di incontri diplomatici con l'azienda, obiettivo la stesura di quell'«accordo di programma» che dovrebbe far risiedere al tavolo le parti. La trattativa riprende e Giugni, giovedì scorso, annuncia fiducioso: «Si chiude domenica», determinato a non separare le varie parti del confronto: contratto di programma, piano industriale dell'azienda, gestione degli ammortizzatori sociali. Alla prima ripresa aveva detto: «Se servisse andrei a trattare anche dal Papa». Ovviamente Giugni il testardo ha fatto da sé.

## La lunga attesa al ministero di due quadri Fiat: «Un clima kafkiano, credevamo di parlare col ministro...» La strana domenica di due colletti bianchi

ROMA. Nel giorno cruciale della trattativa Fiat alle 12 del mattino il ministero del Lavoro è semideserto. Dopo la nottata trascorsa a mettere insieme i primi dati per un'ipotesi di accordo tra ministero e sindacati. Quest'ultimi si sono dati appuntamento alle 16 del pomeriggio. L'azienda che dovrebbe rifare il punto a partire dai risultati conseguiti dall'incontro del governo coi sindacati non è ancora giunta. Come in ogni trattativa importante che si rispetti gli appuntamenti slittano, il tempo non ha più misura oppure, viceversa, diventa un fattore stringente fino alla drammatizzazione.

Circolano per i corridoi di via Flavia qualche giornalista, qualche dirigente sindacale, e poi ci sono «loro», i rappresentanti degli impiegati casalinghi di Torino, ammessi nella delegazione sindacale che tratta col governo, puntuali e un po' stupiti per questo scorrere del tempo, per questo susseguirsi di incontri che costituiscono un po' il rito di ogni trattativa

sindacale. «È un clima kafkiano», dice Maria Teresa Arisio, impiegata della direzione amministrativa di Mirafiori, una che ha trascorso tanta parte della sua vita nella mitica «pallazina bianca» del grande stabilimento torinese. «Guarda - continua - per noi è un'esperienza importante, che ci fa crescere, ci fa scoprire una dimensione inedita dei rapporti, ma dopo tante ore sembra di stare in un altro mondo». Con lei c'è Vittorio Taruffi, quadro di settima categoria, che lavora all'ufficio organizzazione dei trasporti di Mirafiori, che non nasconde un pizzico di delusione. «Quando sono venuto a Roma - dice - pensavo che sarei entrato anch'io nel gruppo ristretto dei sindacalisti che sta trattando direttamente col ministero. Poi ho visto che non era così. Certo, ci dicono tutto quello che avviene, ci consultano, esprimiamo il nostro punto di vista, ma non è la stessa cosa». All'inizio hanno pensato che fosse mancanza di fiducia nei loro confronti, poi che non fossero sufficientemente maturi per affrontare una

trattativa. «Ma - continua Taruffi - su molti aspetti della vita dell'azienda noi portiamo delle competenze che potrebbero essere utili alla trattativa».

### «Un milione è poco»

Che cosa si aspettano da questo negoziato? «Di riuscire a far capire all'azienda che ha sbagliato e che deve ritornare sui suoi passi». Ma è realistica questa prospettiva? «Ma mettendoci fuori noi - replica Taruffi - si sono amputati da soli gli arti attraverso cui mandare avanti l'azienda. Noi eravamo attaccati alla Fiat, era come se fosse cosa nostra. Quando si è trattato di preparare il nuovo progetto logistico dei trasporti io ho lavorato fino a 16 ore al giorno». «Noi siamo stati allevati, addestrati dall'azienda - aggiunge Maria Teresa Arisio - a novembre per molti che hanno messo in cassa integrazione la Fiat ha speso fino a sette milioni per un corso di lingue. Come si può buttare via tutto questo? Se non è possibile il rientro puro e semplice, essi si aspettano i contratti di solidarietà e in ul-

ta istanza i prepensionamenti. «Non si pensi male di noi - dice Maria Teresa Arisio - ma un milione al mese di cassa integrazione è proprio poco. Lo sappiamo che gli operai vivono con un milione e mezzo di stipendio, ma contano anche i programmi che uno si è fatto. Molti hanno il mutuo per la casa da pagare; hanno fatto scelte impegnative per lo studio dei figli. Hanno assunto degli impegni in base al loro reddito che era almeno tre volte superiore alla cassa integrazione. C'è gente che dal 17 gennaio non è più uscita di casa per la disperazione». Per diminuire questo scarto rispetto al loro reddito puntano a ottenere i prepensionamenti.

### «Però, questi operai...»

Verso gli operai e i quadri sindacalisti c'è un atteggiamento che è difficile definire e nasconde un problema psicologico complesso. È come se da un lato ci si dovesse far accettare, farsi perdonare il fatto di aver ignorato per tanto tempo quest'altra faccia dell'universo Fiat, che è poi la più

grande. Ma dall'altro c'è come un senso di scoperta di un'umanità insospettata, di competenze e intelligenze inimmaginabili. «Siamo stupiti - dice Maria Teresa Arisio - di come siano preparati gli operai sindacalizzati, come si sanno muovere e affrontare i problemi. Fossimo noi così capaci». Sia lei che Taruffi hanno partecipato alla marcia dei 40mila che nel 1980 spezzò le reni alla lotta degli operai Fiat. «Allora - dice Taruffi - non capivo le ragioni di tanta esasperazione. Ora che anch'io ho provato sulla pelle che cosa significa perdere il lavoro posso, ma solo in parte, comprendere che cosa è successo allora». «Io sono cambiata, non sono più la stessa persona di allora, e nemmeno quella di qualche mese fa. Ma non mi sono pentita della scelta dell'80. C'era in fabbrica un continuo disordine, e anche tanta violenza. Non se ne poteva più. Io volevo solo fare una vita normale, lavorare». E ora come va con gli operai? «Bene. Guarda ci aspettano per andare a pranzo insieme». □ P.D.S.

## Gruppo Augusta I sindacati chiedono aiuto alla presidenza del Consiglio

MILANO. Per l'Augusta i sindacati chiedono un tavolo presso la presidenza del Consiglio. Fiom, Fim e Uil considerano infatti eccessive le 1.078 «eccedenze strutturali» dichiarate dall'azienda, mentre chiedono di ampliare il ricorso ai contratti di solidarietà (220 quelli finora previsti). Nell'ultimo incontro con i sindacati sul piano industriale e sugli strumenti per governare le «eccedenze» occupazionali, l'azienda ha comunicato la disponibilità ad utilizzare alcuni altri ammortizzatori sociali, oltre il ricorso ai contratti di solidarietà. Il resto del piano Augusta prevede infatti 298 lavoratori da collocare in Cassa integrazione straordinaria, 420 da avviare alla mobilità lunga, 140 da incentivare alle dimissioni. Inoltre l'azienda ipotizza l'utilizzo della Cigs per altri 164 lavoratori negli stabilimenti di Frosinone e di Brindisi, con fermate articolate e non considerati come eccedenze strutturali. Nel complesso, dunque, i lavoratori coinvolti dai contratti di solidarietà sarebbero circa 1.200-1.300, con solidarietà articolate per ogni stabilimento.

«Nessun lavoratore - dicono i sindacati - deve essere collocato in cassa integrazione. Inoltre vanno definite le quantità degli incentivi e le modalità di attuazione delle dimissioni volontarie, vanno ricercati i lavoratori con i requisiti che li avvicinano alla pensione di anzianità oltre a quelli con i requisiti per la mobilità lunga e bisogna individuare il modo con cui calcolare sull'esuberato il blocco triennale del tum over». Inoltre, ribadiscono le segreterie nazionali di Fiom, Fim e Uil e il coordinamento nazionale del gruppo Augusta, non sono chiari gli impegni di Finmeccanica su Augusta e dall'ultimo incontro non sono emersi elementi utili a dare lumi sugli impegni produttivi, soprattutto in alcuni stabilimenti del gruppo. In pieno dissenso con l'azienda, quindi, i sindacati hanno già deciso di programmare uno sciopero di almeno due ore con assemblee e manifestazioni in tutto il gruppo, le cui modalità saranno definite a livello locale. La trattativa è stata intanto aggiornata a mercoledì 23 febbraio.